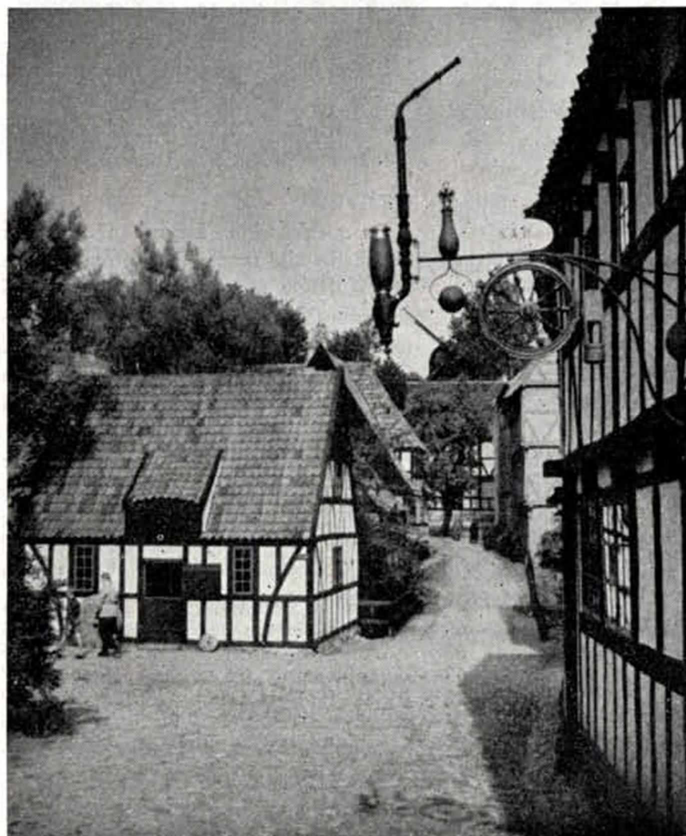
INTERNACIA FERVOJISTO



ORGANO DE I.F.E.F.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

24a jaro | Septembro/Oktobro 1972 | N-ro 5



De la venontjara kongresurbo Århus. Strateto en «la malnova urbo».



Jubilea IFEF-kongreso en Århus

12.5 — 18.5. 1973 en ÅRHUS
Kongresejo: Hotelo Mercur, Viby J.
Konstanta kongresa adreso:
25-a IFEF-kongreso, Assensgade 18,
DK-8000 Århus C.

Kasistaj adresoj:
25-a IFEF-kongreso,
Bankkonto no 803 547
Privatbanken, Århus—Viby afd.
DK-8260 Viby J.
25-a IFEF-kongreso, Tousparken 9,
DK-8230 Åbyhøj.
Poŝtĝirkonto: 20 31 50

Kongreskotizo:
Ĝis 31.1.1973: 76,00 danaj kr.
Post 1.2.1973: 96,00 danaj kr.
Familianoj, pensiuloj kaj gejunuloj ĝis 20 jaroj — la duonon.
Simpatiantoj: minimume 20,00 danaj kr.

Ne forgesu la kongresajn glumarkojn.

10 glumarkoj kostas 2 respondkuponoj inkl. afranko.

Folio kun 25 glumarkoj kostas da. kr. 2,25 + afranko.

Loka kongresa komitato:

Prezidanto: I. Kensing, vicprezidanto: H. Hauge, kasisto: K. Fikser, helpkasisto: A. Clausen, informejo: Frede Jensen, loĝado: V. Brændstrup, gazetara servo: Birgit Jensen kaj Henning Olsen, ekskursoj kaj vizitoj: F. G. Nielsen, sonbendservo: A. Rasmussen, libroservo: R. Mikkelsen, protokolanto: P. A. Jakobsen, junulara gvidanto: Stanislaw Mielzcarek.

GRAVE

En plenkunsido, Lugano 11.5.72 oni decidis ke ĉiuj landaj asocioj sendu al la 25-a LKK la plej gravajn informojn pri sia propra landa fervojista asocio. — Ĝis nun nur kelkaj plenumis tiun taskon. Pro tio mi petas al vi: sendu kiel eble plej rapide viajn gravajn informojn pri via asocio. La tempo urĝas.

Memoru: Koncizajn informojn. — Ne longa historio.

GRAVAJ ENHAVAĴOJ

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO
Sekretariejo: E. Kruse, D-6 Frankfurt (M) 70, Schweizer Str. 104, Germanio
Redaktoro: Per Johan Krogstie, N-2340 Løten, Norvegio
Bankkonto: Thurgauische Kantonalbank, CH-8590 Romanshorn, Svisio

La aliĝilo:

La skizo jam longe estis preta, sed ĉar oni en Danio la 2.10.72 elektos ĉu la eŭropa merkato aŭ ne la restoracioj anKoraŭ ne kuraĝas fiksi la manĝprezojn. Kiel eble plej frue post la 2.10. ni presigos la aliĝilojn.

por LKK *I. Kensing.*

Århus kiel turisturbo



Århus; la placo antaŭ la ĉefstacidomo.

La titolo de la artikolo ja jam indikas pri kio ĝi temas, kaj mi volas klopodi ĉu mi povas rakonti al vi iom pri la århusaj allogaĵoj turistaj.

Sed ĉu ne artikolo pri urbo kaj urbaj vidindaĵoj, skribite de urbano kiu loĝas tie, ĉiam estas tro favora por la urbo? Ĉar la urbano ja vidas ĝin per siaj patriote kolorigitaj okulvitroj. La artikolo fakte devus esti skribita de turisto.

Tamen la urbano scias pli multe pri la urbo, kaj — laŭ mia opinio — la plej bona estas, ke vi, leginte la artikolon, mem vojaĝas al Århus por kontroli ĉu la urbano pravas aŭ ne.

Vi povas ekzemple anonci vin por la 25-a IFEF-kongreso ĉi tie, estas bona ideo, ĉu ne? Mi fakte kuraĝas skribi, ke vi ne poste pentos!!

Århus estas la dua urbo en Danio laŭ grandeco — loĝas 235 000 homoj ĉi tie —, ĉu ĝi ankaŭ estas la dua laŭ beleco mi ne kuraĝas skribi. Sed fakto estas ke ĝi havas eksterordinare belan situon ĉe la maro, kun fagarbaroj ĉu suden ĉu norden de la urbo.

Ĝia situo ĉe la maro ja indikas ke ĝi estas havenurbo. Århus havas la duan plej grandan havenon en Danio, proksimume 10 000 ŝipoj vizitas la urbon en la daŭro de unu jaro. De la haveno estas regula vartrafiko per ŝipoj al la plej diversaj havenurboj en la mondo. Al Oslo en Norvegio ekzistas regula person- kaj vartrafiko per grandaj kaj modernaj ŝipoj.

Århus estas sufiĉe granda industri- kaj komerca urbo, grandaj fabrikoj kaj komercaj centroj troviĝas ĉi tie, oni produktas kaj vendas multajn diversajn varojn kaj maŝinojn, kaj la industrio kaj komerco daŭre evoluiĝas.

Troviĝas multaj diversaj vidindaĵoj en kaj ĉirkaŭ Århus, ankaŭ laŭ internacia mezuro. Oni povas diri, ke troviĝas io por ĉia gusto.

Ni havas malnovajn tre bone flegitajn domojn, kaj ni havas tre modernajn novstilajn domojn. Kiuj estas la plej belaj, ja tute dependas de la gusto, sed ambaŭ domkategorioj almenaŭ estas vidindaj.

Laŭ kultura vidpunkto Århus estas ankaŭ bona urbo, kaj riĉa kultura agado okazas ĉi tie. Århus havas ekzemple sian propran teatron, propran urborkestron, multajn diversajn muzeojn kaj ekspoziciojn.

En la urbo troviĝas multaj superaj lernejoj, inter aliaj la dentkuracista altlernejo, la ĵurnalista altlernejo, la muzik-



Århus; la akvofontano antaŭ la urbdomo.

konservatorio kaj multaj aliaj.

Specialan priskribadon postulas la plej grava lernejo nome la universitato. Ĝi estas tre bela kaj novstila, situante en bela parko. Vidate de la parko oni povas vidi kiel majstre la arkitekto C. F. Møller lokigis la diversajn universitatajn domojn, tiel ke ili vere bone kaj bele akordiĝas kun la linioj de la tereno. La århusa universitato estas la plej moderna en Eŭropo, kaj verŝajne la plej bele situanta.

Nia plej granda vidindaĵo estas «La malnova urbo», tiu mondkonata urbo situas en la botanika ĝardeno, kaj gi donas per siaj 55 konstruaĵoj tre bonan bildon de dana urbo kaj metiista kulturo, de proksimume la 15-a ĝis la 18-a jarcento.

La domoj devenas de diversaj urboj en la lando, oni rekonstruis ilin ĉi tie. Tre akurate oni laboris, fakte oni numerigis ĉiujn ŝtonojn kaj ĉiujn trunkojn, por ke la domoj konservu sian stilon tre akurate.

Interne la domoj montras meblojn, tute pretaj metiejojn kaj aliajn kolektaĵojn de diversaj epokoj. En la urbestra domo, unu el la plej belaj konstruaĵoj en la urbo, oni povas vidi komercistan butikon de la 18-a jarcento. La plej malnova dana teatro situas nun en la malnova urbo, ĝi venis de la urbo Elsinoro (= Helsingør) kaj oni rekonstruis ĝin ĉi tie. Somere oni ludas operon kaj aliajn muzikaĵojn, kies artaj kvalitoj estas sufiĉe altnivelaj.

Kontraste al tiuj ĉi malnovaj domoj estas la urbdomo en Århus, ankaŭ ĝi estas tre vidinda, sed ne pro malnova stilo, tute male ĝi havas tre modernan stilon.

La arkitektoj Arne Jakobsen kaj Erik Møller finkonstruis la urbdomon en la jaro 1941, la sama jaro festis Århus sian 500 jaran jubileon kiel urbo kun veraj urbaj rajtoj. En la urbdoma antaŭhalo oni povas vidi la originan urbdokumenton subskribate en la jaro 1441.

Ekstere la urbdomo estas kovrita per marmoro, interne ĝi estas bele ornamita per skulptaĵoj, pentraĵoj kaj belaj lignaj paneloj. Sur la paneloj en la geedziga ĉambro la dana pentristo Albert Naur pentris ĉarmajn motivojn de la dana sovaĝa floraro. Ekster la urbdomo troviĝas bela parko kun grandaj malnovaj arboj, antaŭ la urbdoma konstruaĵo, malnova tombejo okupis la lokon tie.

Mi rakontis pri novaj kaj malnovaj konstruaĵoj kiuj riliefigas unu la alian oni povas diri ke ankaŭ koncerne la preĝejoj la afero estas la sama. Ni havas tre malnovajn kaj ni havas tre novajn preĝejojn. Al la malnovaj apartenas la katedralo, kiu estas de la 12-a jarcento. Ĝi estas sufiĉe granda preĝejo, la plej longa en la nordo. Ĝi havas interne kalkajn pentraĵojn de antaŭ la reformacio, belajn lignajn skulptaĵojn kaj multajn aliajn aferojn vidindajn.

Daŭrigo p. 71

LA EŬROPA DORMVAGONSTOKO

La okcident-eŭropaj fervojoj starigas internacian dormvagonstokon (POOL)



Noktpozicio



Tagpozicio

Dulita dormkupeo laŭ provaranĝo de vagonfabriko Schlieren, Zürich.

La nuna dormvagontrafiko.

Post kiam la unua dormvagono veturiĝis en Eŭropo en 1872, ĉi tiu komforta formo de fervojvojaĝoj evoluiĝis tiel ke oni dum la lastaj multaj jaroj ne veturiĝis noktajn trajnojn inter urboj de certaj grandecoj sen dormvagonoj.

Kiam la evoluo en orienta Eŭropo direktiĝis al fervojposedataj dormvagonoj aŭ dormvagonkompanioj, la central- kaj okcidenteŭropaj fervojoj lasis la dormvagontrafikon al la kompanioj CIWLT (kompanio internacia de dormvagonoj kaj turismo) kaj DSG (Germana dorm- kaj manĝvagon kompanio). Ĉi tiuj kompanioj havas bazita de kontraktoj kun la diversaj fervojoj monopolon pri la dormvagonservo de la linioj en la koncernaj landoj.

La divido de la trafiko inter la du kompanioj principe estis tiel, ke DSG prizorgis la internan okcidentgermanan trafikon kaj la trafikon inter okcidentgermanio kaj ties najbaraj landoj. La ceteran dormvagontrafikon prizorgis CIWLT. Tiu sistemo tamen ne malhelpis, ke unu- aŭ plurflankaj interkonsentoj, parte inter la du kompanioj, parte inter ili kaj la fervojoj kaŭzigis variojn de la ĝenerala interkonsento. Ekzemplo de tio estas, ke en Danio krom la vagonoj de la du menciitaj kompanioj troviĝas svedaj, norvegaj kaj sovetaj dormvagonoj, kaj vagonoj apartenantaj al la orientgermana kompanio «Mitropa».

CIWLT laŭ interkonsento kun DSB (danaj ŝtataj fervojoj) havis monopolon pri la trafiko en Danio, kaj inter Danio kaj la sudaj landoj, escepte al kaj de okcidenta Germanio, kie DSG veturas laŭ la ĝenerala divido de la trafiko inter la kompanioj. Ambaŭ kompanioj tial havas ekonomian intereson pri la dana trafiko, kiu inter alie kaŭziĝis, ke ĉiu kompanio havas sian propran oficejon en Kopenhago.

La estonta dormvagontrafiko.

Necesa daŭriganta renoviĝo de la dormvagonstoko de la kompanioj, kiuj posedas ĉirkaŭ 800 normalŝpurajn dormvagonojn, dum la lastaj jaroj preskaŭ estis nerealigebla pro grandaj ekonomiaj malfacilaĵoj. Samtempe la interesataj fervojoj postulis pli grandan influon pri la prezfiksado de la dormvagontrafiko, referente al la fakto, ke ĝi estas nedisigebla parto de fervoja vojaĝo.

Pro la menciitaj cirkonstancoj la du kompanioj dum la lastaj jaroj kune kun DB, NS, SNCB, CNL, SNCF, SBB kaj FS laboris pri la eblecoj trovi alian ekonomian kaj organizan bazon por la dormvagontrafiko en la regionoj, kiujn la kompanioj antaŭe servis. Poste ÖBB venis en la pritraktadon, kaj ekde la somero 1970 DSB partoprenis la laboron.

La rezulto de tiu laboro estas, ke 9 fervojaj administracioj interkonsentis komune starigi dormvagonstokon (POOL) (ekde la horarŝanĝo 23.5.1971), kies celo estas transpreni la trafikon de ĉiuj dormvagonkuroj, kiuj inkludas minimume 2 POOL-administraciojn, kaj eventuale ankaŭ la linioj en najbaraj landoj. La interkonsento pri la stoko (POOL) krome havas la celon ordigi la dormvagonkurojn, la materialinveston kaj prezpolitikon. La gvidado de la stoko estas transdonata al komitato, kies membroj estas la ĝeneraldirektoroj de la administracioj, kaj kun unu el ili kiel prezidanto. Por helpo al la komitato estas 4 ekspertkomisionoj: trafika, komerca, financa kaj materiala.

La dormvagonstoko de POOL.

En la internacia dormvagonstoko de la POOL-administracioj estas ĉirkaŭ 350 el la antaŭmenciitaj ĉirkaŭ 800 dormvagonoj, dum la ceteraj estas uzataj en diversaj naciaj dormvagonstokoj, kiuj stariĝis laŭ specialaj interkonsentoj inter la dormvagonkompanioj kaj la koncernaj fervojoj. DSB ne starigis nacian dormvagonstokon, ĉar la nacia dormvagontrafiko finiĝis 23.5.1971.

La 350 vagonoj en la internacia dormvagonstoko estas enmetitaj de la 9 POOL-administracioj, kiuj en la unua vico luas la vagonojn de CIWLT kaj DSG. La nombro de vagonoj postulataj el ĉiu administracio estas fiksita laŭ la ekzistantaj dormvagonkuroj laŭ la horaro 1970/71. DSB tiel estas devigata liveri 7 vagonojn, el kiuj 5 estas luitaj de CIWLT kaj 2 de DSG.

Por reguli ĉi tiujn aferojn ekzistas inter la du dormvagonkompanioj kaj la POOL-administracioj konvencio, laŭ kiu la kompanioj estas devigataj luigi (eventuale vendi) al la POOL-administracio tiujn vagonojn kiuj antaŭe estis uzataj en dormvagonkuroj, kiuj estonte estas trafikataj de la POOL-administracio.

Sekve de la stariĝo de la POOL-administracio la 9 fervojoj transprenas kiel menciite la trafikon kun dormvagonoj. Tiel ili mem ekhavas la enspezojn de la dormvagontrafiko, sed samtempe ankaŭ la elspezojn pri luado de la vagonoj, la konservon de ili kaj ceteraj elspezoj inter alie servo de la vagonoj.

La internan servon de la dormvagonojn (konduktoroj, preparo de litoj ktp) daŭre prizorgas la 2 dormvagonkompanioj, kiuj koncerne tion faris kontrakton kun ĉiu fervoja administracio.

Renovigo de la dormvagonstoko.

La POOL-administracioj jam komencis renovigon de la dormvagonstoko, dum oni mendis 45 novajn dormvagonojn, kiuj estu liverataj dum la periodo septembro 1972 — februaro 1974. Ĉi tiuj vagonoj estas similaj al la tipo MU kun 12 kupeoj, kiu ĝis nun estis uzata de CIWLT.

En tiuj vagonoj ĉiu kupeo laŭplaĉe povas esti uzata unu- du- aŭ trilita. Krome oni interkonsentis mendi ankoraŭ 100 novajn vagonojn, sed oni ankoraŭ ne decidis pri la tipo, kvankam plej verŝajne estas, ke oni elektas tipon kun 17 kupeoj, ĉiu kupeo kun du litoj.

La interkonsento pri starigo de la dormvagonstoko estas subskribata de la ĝeneraldirektoroj de la partoprenantaj fervojoj dum kunveno en Londono 17.5.1971, nova parto de la longa ĉeno de interkonsentoj por akcelo de la internacia kunlaboro inter la eŭropaj fervojoj.

El la dana ŝtatfervoja fakrevuo Vingehjulet, n.ro 5/1971 tradukita al Esperanto de Henning Hauge.

Århus... Daŭrigo de p. 68

La preĝejo de nia sinjorino estas ankaŭ tre malnova, ĝi estis iam katedralo en Århus. Apude situas monaĥejo, kiu iam estis dominikana, sed nuntempe ĝi estas hejmo de maljunuloj.

Ĉi tiuj du preĝejoj troviĝas en la centro de Århus, sed en la novaj kvartaloj situas tre modernaj preĝejoj. Kiuj estas la pli belaj — oni ne povas diri tion, sed la preĝeja konstrumaniero montras kaj substrekas ankaŭ la ŝanĝadon de la stiloj.

Inter la avantaĝoj, kiujn Århus havas, la parkoj, laŭ mia opinio estas unu el la plej gravaj. Ekzistas sufiĉe multaj el ili, la memorparko, la universitata parko, la botanika ĝardeno kaj la arbarbotanika ĝardeno, por mencii kelkajn.

La lastmenciita vere estas perlo, tie oni povas vidi multajn arbojn kaj arbustojn, kiuj ne troviĝas aliloke en nia lando. Ĝi havas idilian situon malantaŭ la kastelo Marcelisborg. Ĉi tiu kastelo nun denove estas reĝa kastelo, ĉar nia reĝino kun sia familio loĝas tie somere.

La århusaj parkoj vere estas uzataj somere kaj vintre. Somere tre multe da homoj promenas tie kaj sunbanas sur la razenoj, vintre oni glitkuras en la parkoj. Bone ke ili ne nur estas vidindaĵoj sed ankaŭ utilaĵoj kaj bonaj refreŝigejoj por la homoj.

Mi povus rakonti multe pli pri Århus kaj ĝiaj vidindaĵoj, sed temas ja pri turista artikolo kaj ne pri libro. Tamen mi volas rakonti iom pri la ĉirkaŭaĵoj de Århus.

Kiel jam skribite Århus havas belan situon apud la maro, sed ankaŭ ĝiaj ĉirkauaĵoj estas belaj. La turista fako en Århus formigis la sloganon «Århus la ĉefrestadejo de la ferio». Laŭ mi tiu ĉi slogano estas bona, ĉar loĝante en Århus dum la ferio, oni en la daŭro de mallonga tempo povas atingi belajn turistajn celojn. Ekzemple, Mols feria regiono kun bela naturo tre dekliva. La urbo Silkeborg kun multaj belaj lagoj kaj la ĉielmonto (= Himmelbjerget), unu el la plej altaj punktoj en nia lando. Sed vizitantoj de montriĉaj landoj ne nomas ĝin monto.

Pluraj aliaj lokoj en la proksimeco de Århus estas indaj viziti. En nia urbo troviĝas sufiĉe multaj hoteloj, luksaj kaj malpli luksaj. Turistoficejo estas en la centro de la urbo, nome en la urbdomo. Ni havas belan tendumejon situante en la arbaro rekte apud la maro. Troviĝas migrula hejmo k.t.p.

Mi finas la artikolon esperante ke mi donis al vi malgrandan impreson pri nia urbo Århus. Multon mi ne priskribis, kaj verŝajne multon mi forgesis priskribi.

Sed la plej bona estas, ke vi mem venos por vidi la urbon kaj ĝiajn ĉirkaŭaĵojn. Se la artikolo donis al vi iom da apetito tiudirekte ĝi ne estas vane skribita.

Finfine mi deziras al vi ĉiuj.
BONVENON AL ÅRHUS.
Charles Jensen.

EŬROPO SEN LIMOJ

(ekstrakte tradukita el «Werbemitteilungen» 6/72 de J. Giessner)

La fervojoj, oni diras, jam ĉiam antaŭkuris la politikon je unu «lokomotivlongo». Kiam en kelkaj jaroj komputeroj ankoraŭ multe pli intensive ol hodiaŭ teknikigos kaj aŭtomatigos la tutan komplekson «Fervojo», tiam la mondvasta kunlaborado de la fervojoj delonge jam estos kreinta la antaŭkondiĉojn, por paroligi la elektronikajn cerbojn de Francio ĝis Koreo, de Sovjetunio kiel de Ĉinio per la sama «lingvo». Vagonoj kaj lokomotivoj portas internacie devigajn numerojn kaj kodojn.

En kelkaj jaroj ankaŭ la kupliloj en Eŭropo kaj grandaj partoj de Azio estos anstataŭataj per moderna, unueca konstruaĵo. Fervojistoj el okcidento kaj oriento kreis la premisojn, ke komence de la okdekaj jaroj la fervojaj veturiloj el pli ol 40 landoj inter Atlantiko kaj Pacifiko aŭtomate povos esti kuplitaj.

Antaŭ ekzakte 50 jaroj oni metis la bazan ŝtonon en okcidenta Eŭropo por tiu kunlaborado, kiu ne nur alportis fruktojn por la partoprenantoj fervojoj, sed ankaŭ fortigis la ekonomiajn kaj politikajn ligojn. Temis pri la fondo de la «Internacia Unuiĝo de Fervojo» (UIC). Ĝiaj membroj nuntempe estas 26 fervojoj en Eŭropo, 12 en Afriko, 8 en Azio kaj 2 en Nord-resp Sudameriko. Aliĝintaj estas societoj por konteneraj transportoj, de lit- kaj restoraciaj vagonoj kaj ŝipentreprenoj. 10 fakkomisionoj de UIC sin okupas pri planado, financoj, veturiloj kaj trakcio, fervojaj konstruaĵoj, personaraj problemoj, komerca kaj funkcia servoj, ekonomio, juraj demandoj kaj aĉetado de materialo. Ekzemple la unuan fojon antaŭ nelonge oni mendis normigitajn pasaĝervagonojn laŭ tuteŭropa komuna plano. Krome ekzistas 13 grupoj, esplorantaj specialajn problemojn.

Kvankam la internacia kunlaboro de fervojoj estas esence pli aĝa ol UIC, ĝi tamen neniam estis pli multflanka ol hodiaŭ. Ĉi tiu evoluo ankoraŭ plifortiĝos estontece laŭ ĉiuj rilatoj. Kaj sur la komerca sektoro eĉ jam rulas komuna agado: kaŭze de la 50-jara ekzisto de UIC preskaŭ ĉiuj okcident- kaj orienteŭropaj fervojoj ofertis dum ĉi tiu somero «eŭropan monatbileton» je ekstreme malalta prezo al ĉiuj gejunuloj.

Fakte la fervojoj en siaj sferoj jam metis la signalilojn en verdan pozicion por Eŭropo sen limoj.

Nia demando: Kaj la eŭropaj ja entute ĉiuj *homoj?* Kiam fine por iliaj lingvaj kontaktoj la signaliloj montros verdan lumon?

Impresoj pri la fervojo en Usono

Dum la Universala Kongreso de Esperanto mi estis en Portland kaj poste en San Francisco ĉe la postkongreso. Kiel fervojisto mi havis la deziron unufoje uzi la fervojon en Usono. Mi demandis gvidantan esperantiston el San Francisco, kie mi povus ekscii la horaron pri la trajnoj de San Francisco al Seattle. Li miris pri mia por multaj usonanoj verŝajne stranga deziro uzi la fervojon. Poste mi miris, kiam mi eksciis, ke pasaĝertrajnoj nur trafikas 3 fojojn en la semajno, sed aviadiloj kaj aŭtobusoj 4 fojojn en ĉiu tago. Tion mi tute ne atendis ĉe

tia grava linio laŭlonge de la usona okcidenta marbordo. Sur kelkaj aliaj linioj la trajnoj trafikas unu fojon en ĉiu tago. Ne nur en Usono, sed ankaŭ en Kanado kaj verŝajne en aliaj amerikanaj landoj la pasaĝertrafiko per fervojo estas tiel malforta. Tial mi nun komprenas, ke ne pli da amerikanoj uzas la favoran specialan bileton por eŭropaj fervojoj (Eŭrail-ticket), kiam ili vizitas Eŭropon. Ili nur konas la malgrandan signifon por la paŝagertrafiko de iliaj fervojoj.

La vartrafiko estas sufiĉe granda kaj oni povas observi tre longajn vartrajnojn kun kelkaj dizel-lokomotivoj. La ŝpuro estas la sama kiel en Eŭropo, sed la vagonoj estas pli grandaj, prefere pli altaj, ekzemple, la aŭtotransportvagonoj havas 3 etaĝojn.

Kiam mi venis ĵaŭde al la biletgiĉeto, mi eksciis, ke ne nur por dimanĉo sed por la venontaj 2 semajnoj la sidlokoj por la trajnoj estus elĉerpitaj kaj ke tial mi ne povus ricevi bileton. Klariginte al la oficisto, ke mi estas germana kolego,, kiu faras la saman kiel li, li notis mian adreson kaj promesis rezervi sidlokon ĝis dimanĉo tagmeze, se unu estus malmendita. Fakte dimanĉo mi ricevis bileton, kiu tute aspektis kiel flugbileto, nur ke en ĝi estis enskribita la trajnnumero anstataŭ la flugnumero. Eksterlandaj pasaĝeroj ricevas 25 procentan rabaton ĉe la usonaj fervojoj, kiam ili montras la pasporton, tial mi nur pagis 24 dolarojn por la 1440 km. longa veturado. Mi ekspedis mian kofron kaj tio nur kostis 25 centojn por stacia manipultakso. Do, mi konstatis, ke la fervojoj estas la plej malmultekosta trafikilo por eksterlandanoj en Usono, se oni ne povas eluzi la specialajn tarifojn por certaj celoj.

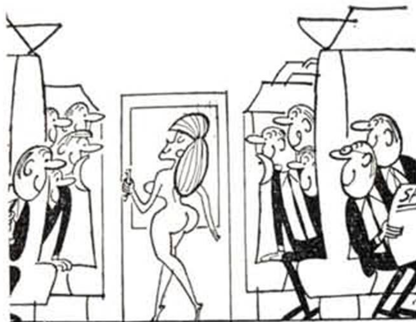
Vespere mi veturis per fervoja aŭtobuso de San Francisco al Oakland, kie trafikas la fervojo San Diego — Los Angeles — Oakland — Portland — Seattle. La vagonaro konsistis el vagonoj de diversaj iame memstaraj fervojsocietoj, prefere de la Santa Fe — kaj Southern Pacific-fervojoj. Survoje mi ankoraŭ vidis vagonojn de 12 aliaj fervojsocietoj, sed nun preskaŭ ĉiuj apartenas al la granda usona fervojsocieto Amtrak.

La pasaĝervagonoj havas klimatinstalaĵojn kaj la sidejoj estas simile komfortaj kiel en la eŭropaj TEE-trajnoj. La vagonoj ne havas kupeojn, sed ĉiuj sidlokoj estas en la veturdirekto. Estis tre agrabla dum la longa vojaĝo, ke ĝenerale estas malpermesate fumi. Nur en la bufedvagono, en la necesejoj kaj en malgranda disigita fumsalono en malnova vagono oni rajtis fumi. La trajno veturis trankvile, kaj nokte mi dormis iomete. Tamen, ankoraŭ nun la veturado per fervojo tra la iama «sovaĝa okcidento» de Usono estas iom romantika. La unutraka fervojlinio kondukas tra grandaj arbaroj kaj montaroj kun tuneloj kaj abismoj, sed ankaŭ tra stepoj kaj urboj, kiuj parte ankoraŭ aspektas kiel en malnova tempo. Kelkfoje ni veturis meze tra urbetoj, kies krucantaj stratoj nur portis simplajn avertkrucojn apud la trako. La trajno nur haltis ĉe 12 stacioj survoje kaj bezonis 20 horojn kaj duonan por la 1440 km., do, ĉirkaŭ la saman kiel la aŭtobuso.

Entute la vojaĝo per la usona fervojo estis agrabla kaj interesa kaj mi nur povas rekomendi ĝin.

Heinz Schindler.

«Sinjorino Rembrant» kun Rubensfiguro



La sinjoroj vojaĝantaj en la TEE «Rembrandt», kiu interligas Amsterdam kun München, samopiniis: «Tute ne havas sencon rakonti ĉi tiun historion, ĉar neniu ĝin kredos.»
La afero okazis sur la Rhein-linio, vespere ĉirkaŭ la 18a horo, kiam la trajno ĵus estis forlasinta la stacion Koblenz. La senkupea grandsalona vagono estas plene okupita, ekskluzive de viraj pasaĝeroj. Kelkaj legas, aliaj duondormetas, pluraj babilas kaj kelkaj plene dormas. Ili estonte tutcerte neniam plu dormos en la fervojo.

Ĉar — subite malfermiĝas la pordo kaj aperas sinjorino. Ŝia eniro interrompas ĉiun babiladon. Tute trankvile fariĝas en la vagono. Nur la brueto de malleviĝantaj gazetoj estas aŭdebla. La sinjorino, proksimume tridekjara, blonda kaj kun ŝvelaj formoj, estas senvesta. Ŝi nenion portas krom brakhorloĝon kaj alluditan odoron de forta parfumo. Ŝi estas nuda kiel titolbildo de ilustrita revuo. Senvorte ŝi trapaŝas la vagonon, direktante la okulojn dekstren kaj maldekstren al siaj same senvortaj rigardantoj. Ĝis la aliflanka pordo ŝi iras, turnas sin kaj malrapide reiras. Oni povus aŭdi la falon de pinglo, tiom silente estas. Poste la venuso de Koblenz atingas la pordon, tra kiu ŝi eniris. Sen rerigardi ŝi eliras.

Kaj nun la sorĉa rompiĝas. Ekbruiĝas en la vagono, la dormantoj vekiĝas. Iu ridas. Alia vokas: «Tio ja ne povas esti vera!» Unu opinias, ke tio estas nova servo de la Federacia Fervojo por lacaj profesiaj vojaĝantoj. Ŝercemulo trovas alian solvon: «Tio estas sinjorino Rembrandt, ŝi faras tion ĉiun vesperon.»

Unu el tiuj profunde impresigitaj sinjoroj eluzas la restadon en Mainz, elvagoniĝas kaj kuras laŭlonge de la trajno. Kaj — li fakte retrovas la blondulinon kun la Rubensfiguro. Ŝi sidas dece vestita, kiel ĉiu alia en la trajno, en plenplena kupeo. Kun miro la observanto konscias pri tio, ke la kunpasaĝeroj de la blonda sinjorino evidente eĉ nenion scias pri la afero. Ŝi konjekteble prizorgis la vestigon en iu necesejo.

Aliaj incidentoj ne plu okazis. Nur konfuza trajnestro estis rimarkebla, kiu sciis pri nenio kaj ĉiam denove certigis, ke striptizo ankoraŭ ne estas ero de la fervoja servo. Ankaŭ ne en la unua klaso kaj eĉ ne en internacia TEE-trajno. Tamen, unu epizodo ankoraŭ okazis: Oni nome raportas, ke pasaĝero kverelis kun sia najbaro kaj ĉiam denove vokis: «Kial vi ne vekis min?»

Tradukita el DB-pressedienst 42/71 de Joachim Giessner.



Junulara angulo



La 28a Internacia Kongreso de TEJO okazis en la semajno 16.—22.7.1972 en la urbo Torun en Polio, kie iam vivis la famekonata Kopernikus.

El 26 landoj partoprenis pli ol 215 junaj esperantistoj.

Dum la kongreso okazis tri seminarioj, kaj la ĉeftemo estis: «Junularo kaj la tria mondo.»

Bedaŭrinde ke mankis prelegantoj el la tria mondo.

La duan seminarion organizis la Pola Esperanto-junularo pri «sekureco kaj kunlaboro en Eŭropo — ilia signifo por la monda junularo.»

La trian seminarion organizis la Studenta Scienca Rondo de Esperantistoj en Torun, kiel 8a Internacia Esperanto-Seminario al la solenado 500-jara jubileo de M. Kopernikus.

La 29a kongreso de TEJO okazos 21.—27.7.1973 en Sarajevo.

Previzoraj aliĝilojn akceptas LKK de 29a IJK de TEJO, V. Pelagica 8/1, 7000 Sarajevo, Jugoslavio.

Ekstrakto el raporto de
Ladislav Lani, ĈSR.



ADMINISTRAJ INFORMOJ

La fakprelega teksto «Pri la konstruado kaj evoluo de la internacia Gothardlinio en Svisio» kun fotoj kaj mapo en germana lingvo estas liverita al la Dokumenta servo de la DB kaj envicigita en ties kolektaĵon. Ĝi vekis grandan intereson.

En la japana landa Esperanto-kongreso okazis fakkunsido de niaj fervojistaj kolegoj. Ili sendis salutojn, pro kio la estraro kore dankas.

Al la japana enketo respondis kelkaj landaj asocioj. La ampleksan materialon eluzis la japanaj kolegoj kaj aperigis sinsekvan artikolon en du sindikataj gazetoj. Ni dankas al la landaj asocioj, kiuj kontribuis al tiu enketo. Apartan dankon ni direktas al la japana sekretario, kiu sendis al ni ĉi tiujn gazetojn.

Same la estraro dankas pro salutoj el la hispana landa Esperanto-kongreso, de la Kultur-Festivalo en Hungario, el feriosemajno en Helsingør, de TEJO-kongreso en Torun kaj pro la multaj salutoj el diverslandaj feriolokoj.

*

Fervojistoj en la U.K. de Portland

La ĉi-jara Universala Kongreso okazis tiel malproksime de Eŭropo, ke nur 7 kuraĝaj IFEF-anoj el Eŭropaj landoj vojaĝis al Portlando. Tamen ili aranĝis kontaktkunvenon, en kiu partoprenis reprezentantoj el Germanio (2), Francio

(2), Ĉehoslovakio, Finnlando kaj Hispanio.

La plej grava celo de la kunveno estis informi la usonajn fervojistojn pri la IFEF-agado, sed bedaŭrinde, nur unu Usona fervojisto (pensiulo) ĉeestis la kongreson, kaj li estis tiom superŝarĝita de laboro, ke li tute ne povis partopreni nian kunvenon. Pro tio, ke la ĉeestantoj ĉiuj estis delonge IFEF-anoj kaj bone konas nian federacian agadon, ni ŝanĝis la antaŭviditan programon. Ni interparolis pri diversaj temoj de la kongreso, pri la usona fervojreto kaj pri kelkaj novaĵoj rilate la laborkondiĉojn en la respektivaj landoj de la ĉeestantoj.

Granda surprizo estis por ni konstati, ke en tiu ĉi okcidenta parto de Usono la trafiko de pasaĝertrajnoj estas neintensa. Ekzemple inter Portland kaj San-Francisco aŭ inter San Francisco kaj Los Angeles nur unu trajno trafikas ĉiun tagon. Por ni eŭropanoj tio ŝajnas ridinda fervoja servo, tamen ni rimarkis poste, ke, kiam Usonano nepras vojaĝi, la plejmulto uzas aviadilon, aŭtobuson aŭ privatan aŭtomobilon.

Tute malsimila estas la fervoja trafiko inter Washington kaj New York. Mi veturis per la komforta kaj rapida elektrotrajno *«Metroliner»*, kaj mi konstatis, ke la loĝantoj amase uzas tiujn modernajn trajnojn; nur tri horoj sufiĉas iri de unu urbo al la alia. Vere, la tempodaŭro estas malpli granda ol se ili veturus aŭtobuse aŭ aviadile.

La kongreso, kiel kutime, estis sukcesa. Portlandaj aŭtoritatuloj kaj altranguloj ĉeestis la solenan inaŭguron. Ĉe la malferma ceremonio, mi transdonis salutojn kaj bondezirojn nome de la tuta IFEF-membraro. Tio vekis la intereson de multaj kongresanoj, kiuj petis de mi informadon pri la Fervojista Esperanto-Movado.

Rafaelo Devis.

Nekrologo



7.9.1972 forpasis en Badalono nia kara kaj aktiva samideano

JOSEFO SALADRIGAS ESCOFET

en aĝo de 69 jaroj. Tio signifas grava perdo por HEFA kaj por la fervojista Esperanto Movado.

De sia juneco kiam li esperantiĝis ĝis la lastaj tagoj de sia vivo, ĉiam li estis en la unuaj vicoj de nia fervojista Esperanto-movado: unue kiel kasisto, poste kiel prezidanto kaj dum la lastaj jaroj kiel vicprezidanto.

Kun sia forpaso malaperas unu el la fondintoj de HEFA, okazinta en 1954 okaze de la Hispana Esperanto-Kongreso en Zaragoza.

Dum sia fervojista laboro kiel lokomotivestro ,en ĉiu loko li estis tre konata kiel la «Esperantisto» ĉar ĉiam li eluzis siajn laborpaŭzojn por instrui Esperanton al siaj kolegoj.

En 1966 li emeritiĝis; ĝis tiam li ĉiam partoprenis en IFEF-Kongresoj kie li

havis multnombrajn amikojn pro sia afableco kaj bonkoraj sentoj. Pro tio lia hejmo ĉiam estis malfermita por esperantistaj gastoj el ĉiuj landoj.

Ripozu en paco nia kara amiko Saladrigas, kaj lia familio ricevu la plej sinceran kondolencon de la granda IFEF-anaro.



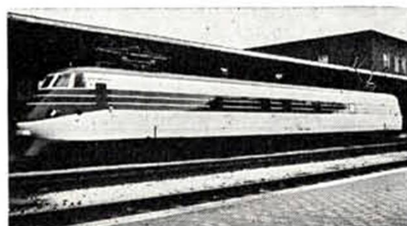
FERVOJNOVAĴOJ

DEBUTIS ELEKTRA TRAJNO JE ŜANĈEBLA STATO. La nuntempa postulo pri ĉiam pli altaj rapidecoj renkontas seriozajn barojn, en la linioj de la italaj ŝtatfervojoj, pro tio, ke plej granda parto el la linioj mem prezentas kurbiĝojn, kaŭzitajn de la neceso transpasi montojn kaj valojn. En Italio, do, por plialtigi la rapidecojn de la trajnoj, oni ne nur celas plipotencigon de la lokomotivoj kaj plibonigon de la rulmaterialon, sed ankaŭ (kaj lastatempe, eĉ, precipe) oni klopodas iamaniere forigi la malhelpaĵojn kaŭzitajn de la kurbiĝoj. Memkompreneble, la plej efika sistemo konsistus en la forigo de la kurbiĝoj, sed tio ne ĉiam estas ekonomie ebla aŭ konvena, ĉar tut-evidente oni devus ofte krei tute novajn liniojn; tion oni estas farantaj, ekzemple, inter Romo kaj Florenco, kie oni konstruas nuntempe novan linon, almenaŭ unu sesonon pli mallongan ol la ekzistantan. Sed ĝenerale ne estas eble alfronti tiujn kolosajn elspezojn, kaj do oni devas klopodi solvi alimaniere la problemon.

Jam de kelkaj semajnoj komencis siajn prov-kurojn la unua eksperimenta ekzemplero de elektra trajno speciale projektita por altaj rapidecoj sur kurbaj linioj. La trajno konsistas el kvar vagonoj, je totala longeco de preskaŭ 104 metroj, kaj pezas 150 tunojn: du ekstremaj vagonoj kun aerodinamika formo, kie troviĝas la stirejoj, kaj du mezaj vagonoj kun 175 sidlokoj, star-trinkejo kaj kuirejo. La tuto havas klimatizitan aeron kun altega termo-izoliĝo; ankaŭ akustike la interno de la veturiloj havas tre efikan ŝirmadon.

La precipa teknika novaĵo, en tiu trajno, estas speciala pendola risortaro, aŭtomate kaj laŭgrade funkciigata, kiu kapablas kaŭzi turniĝon de la vagono ĉirkaŭ laŭlonga akso; tiu turniĝo, kiu tute ne influas la stabilecon de la radoj kaj de la pantografo (kiuj konservas sian pozicion kompare kun la trako kun la elektra linio), permesos plialtigon de la rapidecoj en kurbiĝoj, ĝis 30 procentoj.

En la nov-tipa trajno la motoroj estas elaste pendantaj sub la pavimo de la veturilo, tiel ke la boĝioj, liberaj je motoroj, ĝuas pli altan stabilecon; aŭtomata instalaĵo kunordiĝas la rapidecon de la motoroj, koneksaj en serio. La elektra kurento por la helpaj instalaĵoj (lumo, aer-klimatizado, akvo-varmigado, kaj tiel plu) devenos rekte el la elektra linio, pere de rotacianta elektro-konvertilo.



Apartan zorgon oni havis, en la nova trajno, por la bremsado; oni utiligas unue, la tradician elektrodinamikan sistemon; due, mekanikan bremsoaparaton kun

elektro-pneŭmatika funkciigilo aganta per diskaro; sed la plej interesa estas la tria sistemo, nome elektro-magneta bremso-aparato kun aganta per metalaj glitiloj, kiuj rekte alkroĉas sin, por tiel diri, al la trako. Tiu ĉi lasta bremso-sistemo, kiu memevidente funkcias nur en la kazoj de danĝero, estas tute sendependa de la alteniĝaj kondiĉoj de la radoj.

De «VOICI DELLA ROTAIA»

* * *

Trafikiloj por du vojoj utiligeblaj kiel aŭtomobilo kaj lokomotivo



Relvojo-aliĝoj por firmaoj pli kaj pli estas postulataj, por helpi forigi transportojn de la troŝarĝitaj stratoj al la relvojoj. En la pli grandaj tiaj aliĝoj ja ekzistas manovraj taskoj, sen ke tamen valoras aĉeti propran lokomotivon. Por plenigi ĉi tiun breĉon, oni konstruis du universalajn veturilo—tipojn, kiujn ambaŭ kapablas ruli sur la strato, sed dum plej mallonga tempo povas esti ŝanĝitaj en relveturilojn.

De 1965 oni evoluadis tiajn «duvojajn» veturilojn. La provtempo pasis, tiel ke nun la germana fervojo donis permeson, por du tipoj, nome «Ford Transit» kaj «Unimog». Ambaŭ veturiloj povas veturi per la *samaj* radoj kaj la *samaj* pneŭmatikoj sur stratoj *kaj* reloj. Por konduki ilin sur fervojaj reloj, la veturiloj posedas specialan instalaĵon. Kvar ŝpurteniloj, glitantaj rekte antaŭ la radoj laŭlonge de la interna flanko de la relkapoj, transprenas la funkcion de flanĝoj de la fervojaj radoj. Ekzistas tipo, kiu antaŭvidas rulilojn anstataŭ glitiloj.

En ambaŭ kazoj la ŝpurtenilo hidraŭlike povas esti levata el de la kondukejo, kiam la veturilo transiru de la reloj al la strato. Inverse oni povas mallevi la ŝpurtenilojn helpe de ilia propra pezo. Post kiam ili bonordre estas fiksitaj, oni nur bezonas bloki la kondukolin laŭ rekta direkto — kaj jam la veturado povas esti daŭrigata sur reloj.

La ŝanĝo de la trafikvojo ne daŭras pli longe ol unu minuton. La duvoja instalaĵo daŭre povas resti muntita sub la veturilo kaj tute ne ĝenas ties funkcion sur la stratoj. La Germana Federacia Fervojo fiksis la maksimuman rapidecon por ambaŭ tipoj sur la reloj je 70 km/h.

«Ford Transit» unuavice estas destinita por la fervojoj mem. Ĝi same celtrafe povas esti uzata kiel moderna «drezino» por laboristaj rotoj kaj ties laboriloj, kiel inspekta veturilo por esplorado de rel- kaj signalinstalaĵoj aŭ por aliaj deĵoraj celoj. La Svisaj Federaciaj Fervojoj jam ricevis 40 tiajn veturilojn, la Svedaj Ŝtataj Fervojoj intencas utiligi en la venontaj du jaroj eĉ 250 ekzemplerojn. La «Unimog» ĉefe servas kiel manovra veturilo. Ĝi rajtas treni 300 tunojn, do ĝis ĉirkaŭ 12 ŝarĝitaj aŭ 30 malplenaj varvagonoj. Krome ĝi estas ekipita per speciala bremsinstalaĵo. La pli granda frotfaktoro inter

la kaŭĉukaj pneŭmatikoj kaj la ŝtalaj reloj permesas al la nur 5 tunojn pezanta veturilo, atingi saman bremsefikon kiel esence pli peza lokomotivo.

Ĉe la Germana Federacia Fervojo oni momente utiligas 10 tiajn veturilojn de ambaŭ tipoj; unu el ili jam rulis pli ol 20 000 km sur reloj. Kelkajn el tiuj universalaj veturiloj oni elprovas eĉ en Sudameriko kaj Irano.

Ekstrakte tradukita el «DB-Pressedienst» 8/71 de J. Giessner.

*



EL LA FERVOJISTA MONDO

Hungario:
Landa renkonto de esperantistoj-fervojistoj en Hungario.

Ĉiun jaron je la dua dimanĉo de julio estas festata la Fervojista Tago en Hungario.

Okaze de la ĉi jara 22-a Fervojista Tago la loka kaj la Budapeŝta Fervojista Fakgrupo aranĝis landan fervojistan esperantistan renkontiĝon en la miljara hungara urbo, Székesfehérvár, la 8—9-an de julio.

La lokaj esperantistoj akceptis posttagmeze en la stacidomo la gastojn alvenintajn el diversaj partoj de la lando, el Miskolc, Nyiregyháza, Kecskemét, Budapest, Györ, Zalaegerszeg kaj ankaŭ el eksterlando: El Aŭstrio vizitis nin Franz *Scharf*, vicprezidanto de la Aŭstra Fervojista Esperanto Federacio kaj el Polio samideaninoj: Helena *Baranowska* kaj Wanda *Tyskowa*. La festo komenciĝis sabate en la Fervojista Kulturdomo. Komence kantis la loka *Alba Regia* horo de la Konstruistoj. Poste samideano György *Kutsera*, prezidanto de loka Esperanto fakgrupo, salutis la gegastojn. La festparolon diris samideano d-ro Ferenc *Phersy*, vicprezidanto de la Fervojista Fako. Li rememoris en sia parolo pri la historio de la miljara urbo, poste li parolis pri la rezultatoj de la Hungaraj Ŝtataj Fervojoj, fine li informis la aŭskultantojn pri la taskoj de la 4-a kvinjara plano. Li parolis pri la sociala, kultura, teknika k.t.p. evoluiĝo kaj pri la rekono de la laboro de la fervojistoj.

Post la festparolo denove kantis la horo, poste artistino Katalin *Urbán* kaj artisto Imre *Bojtor* kantis hungarajn popolkantojn ankaŭ en Esperanto. Ilin akompanis per fortepiano s-ino Harsányi.

Fine sinjoro Béla Barasits prelegis pri la historio de urbo Székesfehérvár kaj projekciis kolorajn diapozitivojn pri la artobjektoj de la urbo.

Poste la partoprenantoj komune vespermanĝis en la restoracio de la stacidomo.

Dimanĉe ni vojaĝis per aparta aŭtobuso al la loĝkvartalo Mikós *Ybl* /fama hungara arhitekto/ kie laŭ la decido de la Urba Konsilantaro estis donita la nomo Esperanto al placo ĝis tiam sennoma. En la nomo de la Urba Konsilantaro parolis s-ano István *Móri*. En lia parolo li taksis la gravecon de la lingvo Esperanto. Post la intima festeto ni ekveturis por rigardi la plej signifajn vidindaĵojn de la urbo. Ni vizitis ankaŭ la fortikaĵon Bory, kiu estas konstruaĵo de arkitekto kaj skulptisto kun multaj belartaj aĵoj en la ĉambroj, sub la arkadoj, sur la koridoroj.

La lasta haltejo estis la elfosaĵoj de iama romia urbo Gorsium, proksimume 15 km. for de la urbo, La sciindaĵojn klarigis fremdulgvidanto.

La partoprenantoj kun belaj travivaĵoj veturis hejmen en la espero ili povos festi en la venonta jaro la Fervojistan Tagon en simile agrabla etoso kaj medio.

János Patay.

Recenzoj

Nova esperantlingva faldfolio aperis sur la turisma merkato kun speciala fervoja akcento: «La Fervojmuzeo Hamar, Norvegio». Por la vizitintoj okaze de la IFEF-kongreso 1965 la prospekto vekas agrablajn memorojn kaj allogos kredeble sufiĉe da interesuloj inter la esperantistoj.

Ekstera aspekto kun kolorbildoj bone plaĉas. La informoj pri historio kaj lokigo de la ekspoziciobjektoj estas vere utilaj. Oni ekscias i.a., ke sur la subĉiela areo ankoraŭ funkcias etŝpura trajno tirata de romantika vaporlokomotivo.

La esperantigon prizorgis nia konata norvega kolego Krogstie en laŭdinda maniero. Kelkloke ĝenas iom la trouzo de la finaĵo «iĝ» ekz. enpakiĝis, dungiĝis, inaŭguriĝis. Kelkaj aliaj eraroj estu korektotaj en eventuala noveldono ekz. estas elektita*j* longa vico — 500 metro*j* longa — interesuloj povas esti ano — *et*stas — disponas *je*. Tamen la initiativoj por eldoni tiun valoran prospekton en Esperanto meritas nian aplaŭdon, ĉar la Norvegaj Ŝtatfervojoj eluzis la Internacian Lingvon jam kelkfoje por reklamo kaj informo. Interesuloj petu la faldfolion ĉe Norges Statsbaner, Presse- og opplysningskontoret, Storgt. 33, Oslo 1, Norvegio. *W. B.*

*

Je la fino de 1971 Bulgara Esperanto-Asocio subskribis protokolon pri kunlaboro kun la Komitato de Turismo ĉe la Ministra Konsilantaro de Bulgario. En ĝi estas antaŭvidita eldonado de turismaj propektoj kaj broŝuroj en Esperanto. La komitato jam aperigis la unuan 36-paĝan luksan, multkoloran broŝuron «Turisma Bulgario». Tiu ĉi broŝuro enhavanta multe da informoj necesaj al ĉiu turisto, kiu intencas viziti la landon de la rozoj aperis en 20 000 ekzempleroj. La kvanto sufiĉe klare montras la sinteno de tiu ĉi grava bulgara turisma instanco al Esperanto. Alia rekono de la valoro de la internacia lingvo estas presigo de turismaj esperantoadresoj en la rubriko de la broŝuro «Utilaj Adresoj».

Asocio Monda Esperanto-Turismo, P.K. 45, Sofio-C, Bulgario sendas la broŝuron kontraŭ pago de la poŝtafranko — unu respondkupono.

Anoncoj

Esperantista skiferio okazos en Adelborn, Svisio dum la semajno 26.12.1972—5.1.1973.

Por detaloj kaj aliĝo, turnu vin al Kultura Centro Esperantista, Mieville 133 CH-2314 La Sagne, Svisio. Telefono: 039 31 51 62.

*

Junulo, 23 jara, deziras korespondi kun ĉ.l. pri ĉ.t. Interesoj: lingvoj, artoj, religioj, politiko, kolektado de pm, bk kaj aktbildoj. Adreso: Eberhard Küttner, DDR-9262 Frankenberg, PSF 15, GDR.

*

Modernaj toleremaj geedzoj ŝatus korespondi kun similaj paroj el Eŭropo kaj eble kunveni dum kaj post la kongreso en Århus.

Skribu al gesinjoroj M. Vianney Harpet, 3 Rue Sebastian Gryphe F-69 Lyon (7e) Francio.

*

Norvega lokomotivestro deziras kontakton kun kolektantoj de moneroj Skribu al: S.ro Svein Gundersen, Norsenggt. 13, N-2300 Hamar, Norvegio.

*

La redaktfino par la venonta IF estas 15.11.1972

Presita de presejo A. Sæther A.s
N-2300 Hamar ,Norvegio